

## ASSOCIAZIONI

Compresi i Rendiconti Officiali del Parlamento: Im. Sm. 1m  
 ROMA ..... L. 11 21 40  
 Per tutto il Regno ..... 13 25 45  
 Solo Giornale, senza Rendiconti:  
 ROMA ..... L. 9 17 32  
 Per tutto il Regno ..... 10 19 36  
 Estero, aumento spese di posta.  
 Un numero separato in Roma, centesimi 10, per tutto il Regno centesimi 16.  
 Un numero arretrato costa il doppio.  
 Le Associazioni decorrono dal 1° del mese.

# GAZZETTA UFFICIALE

## DEL REGNO D'ITALIA

## INSERZIONI

Annunci giudiziari, cent. 25. Ogni altro avviso cent. 30 per linea di colonna e spazio di linea.

## AVVERTENZE

Le Associazioni e le inserzioni si ricevono alla Tipografia Eredi Dotta: In Roma, via dei Lucchesi, n. 4; In Torino, via della Corte d'Appello, numero 22; Nelle Provincie del Regno ed all'Estero agli Uffici postali.

## PARTE UFFICIALE

Questa mattina, 30 del corrente mese, alle ore 9 1/2, Sua Maestà il Re ricevette in udienza solenne, nell'appartamento di parata, il signor Alessandro Carathéodory Effendi, per la presentazione delle lettere che lo accreditano presso il Re nella qualità di inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. l'Imperatore di Turchia.

Il prelodato Ministro, a seconda del cerimoniale di Corte, venne accompagnato al Real palazzo in carrozza di gala da un Mastro di cerimonie e presentato a S. M. dal signor conte Panissera di Veglio, ff. di Prefetto di palazzo e Gran Mastro delle cerimonie.

Il N. 1887 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

## VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
 RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 27 del regolamento organico per la R. scuola di applicazione per gli ingegneri in Torino, approvato col Nostro decreto del 14 novembre 1867, num. 4052;

Veduta la pianta numerica degli insegnanti ed impiegati della scuola predetta, approvata col Nostro decreto del 26 marzo 1865, numero 2223;

Veduto lo stanziamento fatto al capitolo 10 del bilancio passivo del Ministero della Pubblica Istruzione per il corrente esercizio;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'Interno, reggente il Ministero della Pubblica Istruzione,

## Abbiamo decretato e decretiamo:

Agli uffici stabiliti colla pianta numerica degli insegnanti ed impiegati della R. scuola d'applicazione per gli ingegneri in Torino, approvata col Nostro decreto del 26 marzo 1865 num. 2223, è aggiunto quello di direttore del gabinetto annesso alla cattedra di costruzioni, con lo stipendio annuo di lire settecento (lire 700).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 aprile 1874.

VITTORIO EMANUELE.

G. CANTILLI.

Il N. 1890 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

## VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
 RE D'ITALIA

Veduta la legge 28 luglio 1861, n. 360, per la istituzione delle Casse degli Invalidi della Marina mercantile;

Veduto lo statuto della Cassa degli Invalidi della Marina mercantile avente sede in Ancona, approvato col R. decreto 15 novembre 1868, n. MMLXXXI (Parte supplementare);

Veduta la deliberazione adottata il 9 marzo 1874 dal Consiglio d'amministrazione di quella Cassa, in base all'art. 20 dello statuto predetto;

Sentito il parere del Consiglio di Stato; Sulla proposta del Nostro Ministro della Marina,

## Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Allo statuto della Cassa Invalidi della Marina mercantile in Ancona, approvato col precitato R. decreto 15 novembre 1868, è aggiunto un articolo del tenore seguente:

«Cominciando dal 1° gennaio 1874, la somma delle pensioni e dei sussidi, accordati e da accordarsi dalla Cassa a tenore delle tabelle I e II unite al presente statuto, è indistintamente aumentata del venti per cento.»

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 aprile 1874.

VITTORIO EMANUELE.

S. DE ST-BON.

S. M. si è degnata nominare nell'Ordine della Corona d'Italia:

SULLA PROPOSTA del Ministro dell'Interno con decreti del 23 marzo 1874:

## Ad ufficiale:

Negrini cav. Brancalone, di Genova;  
 Penati dott. Faustino, vicepresidente del Consiglio circondariale di sanità in Treviglio;  
 Bolla cav. avv. Gaspara, consigliere delegato della prefettura di Parma;  
 Ferrero Ponsiglione di Borgo d'Ales avv. Eugenio, segretario di sezione al Consiglio di Stato;  
 Bixio Enrico, consigliere del comune di Genova;  
 Turchi cav. prof. Marino, membro del consiglio superiore di sanità;  
 Adorno cav. Gaetano, membro del consiglio provinciale di Siracusa;  
 Della Torre Lucio Sigiamondo, id. di Udine;  
 Brusomini cav. ing. Eugenio, id. di Venezia;  
 Angeli cav. Gio. Battista, id. id.;  
 Allegri cav. avv. Gerolamo, id. id.;  
 Mattei cav. Giacomo, sindaco del comune di Pesaro;  
 Ansidei cav. Reginaldo, id. di Perugia;  
 Benedetti cav. Tommaso, id. di Spoleto;  
 Guerrini cav. dott. Silvio, id. di Ravenna;  
 Moschetti cav. avv. Agostino, id. di Cuneo;  
 Saccaro cav. Domenico, di Calatufimi.

## IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

## PER LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 268 della legge sui Lavori Pubblici, alligato F alla legge 20 marzo 1865, num. 2248;

Visti gli articoli 18 e 19 del titolo III del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dello esercizio delle strade ferrate, approvato col reale decreto 31 ottobre 1873, numero 1687 (Serie 2°);

Visto le disposizioni che, per riguardo alle Commissioni governative delegate alle prove delle macchine locomotive ed al collaudo dei veicoli per le diverse reti ferroviarie, sono contenute nei decreti ministeriali 4 giugno 1864, 28 luglio 1866 e 5 giugno 1867, nonché nella nota 3 marzo 1868, divisione 8°, num. 719;

Ritenuto che importi, allo scopo di una maggiore uniformità ed anche per un migliore andamento del servizio, di modificare le preindicate disposizioni, e di stabilire una norma unica per la composizione delle Commissioni suddette, il che torna in acconcio di fare in questa occasione, nella quale trattasi di specificare le istruzioni richieste dall'articolo 19 del regolamento sopracitato per le prove, per il preventivo esame e per collaudo del materiale mobile di cui sopra, e circa le condizioni del materiale suddetto destinato al servizio cumulativo;

## Decreta:

Art. 1. Sono approvate le istruzioni annessi al presente decreto e riguardanti le prove delle caldaie delle locomotive e delle macchine fisse e mobili destinate al servizio ferroviario, lo esame dei tipi del materiale mobile e suo collaudo, e le condizioni a cui deve soddisfare il detto materiale, perchè possa circolare in servizio cumulativo.

Art. 2. Le dette istruzioni andranno in vigore col 1° del prossimo mese di maggio, dal quale giorno s'intenderanno abrogate le disposizioni attualmente in vigore sulla materia, in quanto siano contrarie alle istruzioni medesime.

Dato a Roma, addì 4 aprile 1874.

Il Ministro: S. SPAVENTA.

ISTRUZIONI in esecuzione del disposto dal titolo III del regolamento sulla polizia, regolarità e sicurezza dell'esercizio della strada ferrata, approvato col Reale decreto 31 ottobre 1873 e riguardanti le prove delle caldaie delle locomotive e delle macchine fisse e mobili destinate al servizio ferroviario, lo esame dei tipi del materiale mobile e suo collaudo e le condizioni a cui deve soddisfare il materiale destinato al servizio cumulativo.

## CAPO I. — Prova delle locomotive.

Art. 1. Le prove delle nuove caldaie delle locomotive e di quelle da rimettersi in servizio dopo notevoli riparazioni saranno eseguite a cura dell'Amministrazione che esercita le ferrovie alle quali le locomotive stesse sono destinate, coll'intervento di una Commissione governativa.

La Commissione sarà composta del commissario della rete rispettiva e di due sottocommissari tecnici da designarsi dal medesimo, uno dei quali potrà, secondo le occorrenze, essere sostituito da un ingegnere di locomozione.

In caso di impedimento del commissario egli delegherà a rappresentarlo uno dei sottocommissari tecnici da lui dipendenti.

La Commissione potrà ignorare, quando stesso presenti il presidente, o chi ne funge la vice, ed uno dei membri.

Art. 2. Per le prove annuali delle caldaie in servizio e per quelle da eseguirsi dopo ogni singola riparazione, basterà che v'intervenga un sottocommissario tecnico, ovvero un ingegnere di locomozione che sarà ogni volta designato dal commissario, ed il cui operato dovrà essere sanzionato dal commissario medesimo.

Art. 3. Le prove saranno fatte a freddo ed a caldo per le caldaie nuove e per quelle delle macchine da rimettersi in servizio dopo le grandi riparazioni.

Art. 4. Non saranno assoggettate alla prima prova a freddo le caldaie nuove provenienti dalla Francia, dal Belgio, dalla Germania e dall'Austria, purché portino il timbro della prova felicemente subita in quei paesi secondo le leggi ed i regolamenti colà in vigore.

Art. 5. Le riparazioni che importano la riprova della caldaia sono le seguenti: ricambio totale o parziale delle lastre del focolare; ricambio generale dei tubi bollitori e susseguente verifica dell'interno della caldaia; ricambio di una qualunque delle appendici bollenti al corpo della caldaia; ed infine ricambio di una delle lamiere esterne della caldaia.

Art. 6. Occorrendo la prima prova di una caldaia, la Società ne dà avviso per iscritto al commissario, trasmettendogli le indicazioni della macchina da provarsi secondo l'unito libretto (modulo A) nel quale verranno segnate le cifre lasciate in bianco nelle prime due pagine, e proponendogli il giorno della prova che verrà poi fissato di comune accordo, avuto principalmente riguardo alle esigenze del servizio. Per le prove successive basterà la domanda della Società con indicazione del numero e del nome della macchina da provarsi.

Art. 7. Le prove annuali delle caldaie saranno fatte solamente a freddo.

L'anno decorre dal giorno della prima prova per le caldaie nelle quali questa fu fatta in Italia; o da quello in cui si misero in servizio per le altre provate all'estero, secondo il precedente art. 4, e dalla data della riprova eseguita in seguito a riparazioni.

Art. 8. La prova a freddo consiste nello iniettare, mediante una pompa, dell'acqua nella caldaia finché sia raggiunta una pressione uguale ad una volta e mezzo la massima pressione effettiva di lavoro della caldaia stessa, più una atmosfera; così, p. e., se una caldaia deve lavorare a tensione effettiva di 8 atmosfere, la prova si farà a tensione =  $1,5 \times 8 + 1 = 13$  atmosfere.

Pelle caldaie in cui l'indicazione della pressione è espressa in atmosfere assolute, se ne dedurrà una dalla pressione indicata per fare il calcolo della pressione di prova.

Per le prove annuali basterà una pressione effettiva uguale ad una volta e mezzo quella di lavoro.

Art. 9. Prima di procedere alla prova sarà attentamente misurato il diametro della valvola per istituire il calcolo del carico da darle per far equilibrio colla pressione di prova.

Se trattasi di valvole a seggio conico se ne misurerà il diametro medio, quello, cioè, che corrisponde alla metà dell'altezza del cono tronco costituente il seggio.

Se poi la valvola è cilindrica e posa su un foro cilindrico, si riterrà per diametro quello dell'orifizio.

Il peso da aggiungersi sarà sempre collocato all'estremità della leva annessa alla valvola; perciò il carico come sopra calcolato si ridurrà nella ragione dei bracci di leva del peso e dell'asse della valvola. Dal peso che così ne risulta è poi da dedursi quello proprio della valvola e della sua leva, riferito alla stessa estremità, il quale più presto si troverà sospendendo la leva unita alla valvola per il suo fulcro e facendone gravitare l'altra estremità su una bilancia.

Le altre valvole saranno rose fisse.

Art. 10. Nella prova non deve ritenersi raggiunta la debita pressione, quando sprizzi isolati e non continui escano d'attorno alla valvola; sibbene deve attendersi che, questi riuniti, formino un velo continuo per tutta la circonferenza della valvola, o per la maggior parte di essa.

Art. 11. Dopo questa prova se ne farà un'altra alla pressione di lavoro per controllare, col manometro-campione e con quello della macchina, le due valvole almeno per l'indicazione corrispondente alla detta pressione.

Il manometro-campione, di cui si serviranno i delegati governativi sarà ogni anno fatto verificare per cura del commissario in uno degli uffici nazionali od esteri in cui tale operazione possa eseguirsi.

Art. 12. Per mezzo di apposito congegno a scorritoria posto entro il focolaio e possibilmente

così fatto che i suoi movimenti vengano ripetuti in maggiore scala all'esterno del focolare stesso, se ne osserva, durante la prova, la deflessione del cielo, il quale, rimossa la pressione, deve riprendere la sua primitiva posizione. Per l'accettazione della macchina non si dovrà ammettere un cedimento permanente maggiore di un millimetro.

Trattandosi della prova annuale delle macchine in servizio sarà colle stesse norme osservato il cedimento delle pareti laterali, il quale non dovrà eccedere il limite sovraindicato.

Art. 13. Durante la prova si osserverà attentamente l'indice del manometro; che se, lavorando la pompa con uniformità, l'indice medesimo si arrestasse o retrocedesse, ciò sarà indizio di qualche perdita importante d'acqua o di deformazioni avvenute nella caldaia, che dovranno ricercarsi sospendendo la prova.

Art. 14. Verificandosi perdite d'acqua in quantità eccessiva, o manifestandosi deformazioni in qualche parte della caldaia, la prova non sarà ritenuta soddisfacente, e si dovrà in questo caso procedere ad una seconda dopo eseguito le necessarie riparazioni.

Art. 15. Quando la caldaia abbia già servito per più di 12 anni, oltre alla deflessione del focolare, si ricercheranno le dilatazioni del corpo cilindrico, mediante un cerchietto d'acciaio, con cui lo si avvolgerà in un punto vicino al focolare per riconoscere se non esista la dilatazione permanente che avesse luogo.

Per fare questa prova, la quale sarà poscia ripetuta mediamente ogni tre anni, sarà d'uopo togliere l'involuppo esterno della caldaia.

Art. 16. Quando un focolare trovasi in servizio da più di 5 anni, se ne dovrà, prima della prova a freddo, ricercare la minima grossezza, mediante due o tre esperimenti nei siti più soggetti a corrosione od usura; non sarà permesso l'ulteriore servizio dei focolari per quali si fosse rilevato in un punto qualunque una grossezza minore di 8 millimetri. In casi speciali e quando la macchina non debba lavorare ad una pressione superiore a sei atmosfere, il commissario potrà ammettere che il predetto limite di grossezza si riduca sino a cinque millimetri.

Art. 17. La prova a caldo si eseguirà alla pressione di lavoro alla quale si arriverà gradatamente, notando le perdite d'acqua e gli altri accidenti che avveniranno.

In questa occasione e per mezzo del manometro-campione si verificherà tutta la graduazione del manometro della locomotiva, e mentre la pressione va elevandosi si verificherà pure in parecchi punti l'esattezza delle valvole a bilancia.

Colla prova a caldo si compirà pure l'esame delle altre parti della macchina, che renderanno necessario per giudicarla accettabile.

Art. 18. Il risultato delle prove delle locomotive nuove sarà consegnato nel libretto (modulo A) qui annesso che dovrà essere compilato in tre esemplari firmati dai membri della Commissione e dagli agenti dell'Amministrazione esercente. Uno dei tre esemplari resterà presso la detta Amministrazione, gli altri due saranno ritirati dal commissario per trattenerne uno ad uso del proprio ufficio, e per trasmettere il secondo al Ministero dei Lavori Pubblici.

Nel libretto, dopo l'esposizione della prova, la Commissione esprimerà le sue conclusioni, indicando se si concede o non il permesso di servirsi della caldaia, ed a quale massima pressione.

In questo libretto, che serve di certificato della eseguita prova, sarà pure notata l'altezza delle rondelle trovate colla prova, di cui all'articolo 11, e che deve applicarsi alle bilance delle valvole di sicurezza, perchè il macchinista non possa volontariamente lasciar crescere la tensione oltre al limite che fu autorizzato. In caso di accidente per esplosione, la mancanza di queste rondelle, o la loro altezza diversa da quella indicata nel verbale, costituiranno prova a carico di chi è causa della mancanza o della alterazione.

Art. 19. Il risultato delle prove annuali e di quelle fatte dopo le grandi riparazioni, colle rispettive conclusioni dei delegati governativi, sarà annotato in seguito sullo stesso libretto (A).

Art. 20. Per le caldaie nuove, delle quali giusta l'articolo 4 si ammette la prova a freddo fatta all'estero, la Società, nel chiedere al commissario la prima verifica della macchina, gli dovrà trasmettere le relative indicazioni secondo il libretto (modulo A). La Commissione governativa, ricevendo il timbro della prova estera, ne farà annotazione sul libretto stesso a voce di scrivervi il risultato della prova a freddo; in questo caso la ricerca dell'altezza da darsi alle rondelle d'arresto, di cui all'articolo 17, avrà luogo all'atto della prova a caldo.

Art. 21. Nei parziali ricambi dei tubi bollitori la Società farà il possibile di impiegare

di quelli che abbiano un grado di usura prossimamente eguale a quello dei tubi che rimangono, e ciò nello scopo di ottenere che, ad intervalli di non più di sette od otto anni, possa avere luogo un generale ricambio dei tubi.

In questa occasione si procederà ad attenta visita nell'interno del corpo cilindrico della caldaia, togliendone le incrostazioni ed osservando le corrosioni interne, specialmente quelle che in forma di canalatura usano prodursi lungo i lembi di giunzione delle lastre.

Particolare attenzione sarà pure dedicata a rimuovere le incrostazioni dal cielo del focolare, specialmente se questo sia munito di quelle armature che tanto ne favoriscono la produzione.

Questo esame sarà fatto in concorso d'un ingegnere del Commissariato e l'esito verrà annotato in calce del libretto della locomotiva.

CAPO II. — Prova delle caldaie delle macchine fisse o mobili, per servizio delle ferrovie.

Art. 22. Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 delle presenti istruzioni, si intenderanno valere per le prove delle caldaie o recipienti chiusi fissi e mobili destinati ad evaporarvi un liquido qualunque a pressione maggiore di quella dell'atmosfera.

Art. 23. Per ognuna di dette caldaie sarà redatto in doppia copia, di cui una resterà a mani del commissario per l'esercizio, l'altra presso la Amministrazione esercente, un libretto delle prove secondo l'unito (modulo B) sul quale sarà successivamente annotato l'esito delle prove e delle verificazioni.

Art. 24. Le prove si faranno a freddo ed a caldo, eccetto quelle periodiche annuali che avranno luogo solo a freddo. Vale anche per queste caldaie l'esenzione dalla prima prova a freddo nel caso previsto all'art. 4 del precedente capo I. La prova a freddo si farà colla pressione idraulica che si eleverà al doppio della effettiva cui si vuol lavorare quando questa è compresa fra 1/2 e 2 atmosfere, e ad una volta e mezzo la stessa pressione più un'atmosfera per le maggiori; per le pressioni di lavoro minori di 1/2 atmosfera, quella di prova sarà di 1/2 atmosfera effettiva.

Art. 25. La prova a freddo si farà caricando una delle valvole dei pesi corrispondenti alla pressione di prova, rendendo immobili le altre valvole ed usando il manometro-campione come si è prescritto per le locomotive. Analogamente e colle stesse avvertenze inserite nel capo I sarà pure eseguita la prova a caldo.

Art. 26. Ognuna di queste caldaie deve esser munita di due valvole di sicurezza, di un manometro, di almeno due indicatori dell'acqua e di un apparecchio di alimentazione munito di valvola automatica presso il foro d'immissione nella caldaia che impedisca all'acqua di uscire.

Art. 27. In occasione della prova annuale, si procederà ad una ispezione generale di tutte le parti della caldaia che hanno importante influenza sulla sicurezza; si esaminerà la condizione delle valvole, verificandole in parecchi punti col manometro-campione; come funzionano gli apparecchi di alimentazione, gli indicatori ed il manometro; si osserverà infine se la caldaia sia indebolita per corrosione, per le incrostazioni o per altre cause.

Ove da quest'esame risulti non potersi mettere la caldaia in servizio senza qualche riparazione, il permesso del suo esercizio rimarrà sospeso finché, rimessasi la caldaia in buono stato, non si sia ripetuta la prova con esito felice. In quanto alla decorrenza dei termini per le prove annuali, vale il disposto di cui al paragrafo 2 dell'art. 7 delle presenti istruzioni.

Art. 28. Le caldaie dei piroscafi, pel servizio di navigazione affidato alle Società ferroviarie, saranno considerate precisamente come quelle delle altre macchine, di cui trattasi in questo capo.

Il rispettivo libretto sarà analogo a quello del modulo B salvo le opportune variazioni.

CAPO III. — Esame dei tipi del materiale mobile e collaudo del medesimo.

Art. 29. Nelle linee, il Governo è interessato nelle spese d'esercizio delle quali la Società esercente dovrà sottoporre al commissario, per l'approvazione governativa, i tipi colle indicazioni generali delle locomotive nuove e dei nuovi veicoli che intende provvedere.

Quando la Società faccia l'esercizio promissivo delle linee proprie ed indipendenti da qualsivoglia partecipazione nelle spese per parte del Governo, con altre linee per le quali la detta partecipazione esista, e quando in tale circostanza non sia possibile o conveniente attribuire a queste ultime linee un apposito materiale e tenerne separate le spese di trazione, l'approvazione di cui sovra dovrà ottenersi per tutto il materiale della rete.

Art. 30. Il commissario nel trasmettere questi

tipi al Ministero, per la sua approvazione, darà il suo parere sui medesimi, sia per quanto riguarda la sicurezza, sia per la comodità, la regolarità e l'economia del servizio.

Art. 31. Per quanto riguarda le locomotive, egli si assicurerà che le ruote non siano gravate di peso superiore a quello che l'armamento può convenientemente reggere, che il loro moto sia facile e sicuro nelle curve delle linee a cui sono destinate, che la loro potenza corrisponda al rimorchio dei treni alla debita velocità, e che la loro aderenza sia in giusto rapporto colla forza, tenuto conto del coefficiente praticamente ottenibile nelle diverse località.

Art. 32. Trattandosi di novità importanti, esse non potranno venir approvate per un uso regolare e definitivo, se la loro utilità non è previamente determinata da una esperienza sufficientemente prolungata.

Art. 33. Ogni locomotiva dev'essere munita di freno che agisca, o sopra le proprie ruote, o su quelle del tender quando su linee con pendenze superiori al 15 per 100 si adopero macchine con tender separato, oltre al freno su quest'ultimo si dovrà applicare alla locomotiva il freno a contropeso.

Art. 34. Le macchine locomotive che debbono alimentarsi con legna, torba, ligniti od altri combustibili che bruciando emettono molte scintille, dovranno essere munite di un efficace parafevole nella cassa a fumo od in cima al fumaiuolo, secondo un sistema che deve essere approvato dal commissario.

Art. 35. I tipi delle vetture dovranno offrire al pubblico le stesse comodità e gli stessi agi, che si hanno sulle migliori linee estere.

Art. 36. La forma ed il tipo dei vagoni saranno scelti fra quelli, che pur possedendo la necessaria solidità, presentino il maggior rapporto fra il carico ed il peso lordo.

Art. 37. Pelle linee, nelle spese d'esercizio delle quali il Governo non è interessato, basterà che le Società presentino all'approvazione governativa i tipi del materiale mobile da prevedersi, quando intendano d'introdurre delle modificazioni importanti alle modalità di quello esistente, come sarebbero: un maggiore o minor numero di ruote libere od accoppiate delle locomotive; un diverso rapporto fra la forza di trazione e l'aderenza; un diverso sistema delle vetture od una disposizione radicalmente diversa dei loro compartimenti, ecc., ecc.

Il commissario nell'esaminare questi nuovi tipi avrà presente soltanto la sicurezza e la regolarità del servizio; devono però, anche per essi, essere osservate le prescrizioni, di cui ai precedenti articoli 33, 34 e 35.

Art. 38. La Commissione governativa di collaudo del materiale mobile sarà composta degli stessi funzionari indicati all'art. 1 delle presenti istruzioni.

Essa dovrà anzitutto osservare che le macchine ed i veicoli siano costruiti secondo il tipo approvato, o per le linee, nello esercizio delle quali il Governo non ha interesse, secondo uno dei tipi già esistenti.

Osserverà che siano soddisfatte le condizioni, di cui nelle presenti istruzioni.

Si assicurerà che le locomotive ed i veicoli siano costruiti colla necessaria solidità e funzionino a dovere, portando la sua attenzione specialmente a quelle parti che più interessano la sicurezza, come sono gli assi, le ruote e gli apparecchi di trazione e di respingimento. Quando poi il Governo abbia parte nelle spese, si accorderà pure della buona qualità del materiale e del lavoro, per quanto si riferisce all'economia dell'esercizio.

CAPO IV. — Prescrizioni relative al materiale mobile destinato al servizio cumulativo.

Art. 39. Le locomotive, le vetture ed i vagoni che sono o possono venir destinati a viaggiare, non solo sulla rete a cui appartengono, ma anche su altre ferrovie italiane, devono soddisfare alle condizioni enumerate nel presente capo.

I veicoli per i quali è permesso questo uso promiscuo porteranno scritto sulle lungherie la parola « Transito ».

Quanto ai veicoli di ferrovie estere, essi per entrare in Italia dovranno soddisfare alle condizioni di solidità e di dimensioni che saranno stabilite nelle convenzioni da farsi coll'approvazione del Governo fra le Società fittime italiane e quelle estere. Questi veicoli, una volta ammessi in Italia, vi potranno circolare su tutte le reti, salvo le eccezioni, che per circostanze specialissime, venissero fatte da una Società di accordo col Governo.

Art. 40. Il materiale mobile nazionale od estero, non potrà mettersi in circolazione sulle ferrovie italiane, se non passa entro una sagoma avente le dimensioni indicate nella figura (C) annessa alle presenti istruzioni.

Ecezzionalmente sarà ammesso il materiale estero che abbia qualche pezzo elevato di solo 0<sup>m</sup> 130 sul piano delle rotaie.

Art. 41. Il materiale mobile nazionale, per essere ammesso in servizio cumulativo sulle ferrovie italiane, dovrà avere le facce interne delle ruote distanti fra loro m. 1 362; per il materiale estero sarà usata una tolleranza di 4 millimetri in più e di 3 millimetri in meno; questa tolleranza è estesa temporaneamente anche al materiale italiano.

Art. 42. Lo stesso materiale deve avere cerchi larghi almeno 0<sup>m</sup> 130, con una concità fra i limiti da  $\frac{1}{16}$  ed  $\frac{1}{20}$ ; provvisoriamente saranno tollerati i cerchi larghi anche solo millimetri 126.

La grossezza dell'orlo del cerchio dev'es-

serire di 0<sup>m</sup> 030, sulla quale è ammessa per ora una tolleranza di millimetri 5. L'altezza normale dell'orlo medesimo sarà di millimetri 32; saranno tuttavia ammessi in servizio cumulativo gli orli alti da 0<sup>m</sup> 028 a 0<sup>m</sup> 038.

Infine la grossezza minima dei cerchi, ammessi al detto servizio, è determinata in millimetri 22 se sono in ferro ed in millimetri 18 se d'acciaio fuso.

Art. 43. La massima base rigida ammessa nei vagoni a merci è quella che può capire su piattaforme girevoli di 4<sup>m</sup> di diametro; sulle linee con curve di raggio inferiore a m. 350 non potranno mettersi in circolazione veicoli di base maggiore di 5<sup>m</sup>, o locomotive con base rigida superiore a m. 4 00.

Se il veicolo ha più di due assi con base rigida di oltre 4<sup>m</sup>, quello di mezzo deve potersi spostare lateralmente. Sarà poi opportuno che nei veicoli a due assi sia lasciato un giuoco ad uno di essi ogni volta che la base sia maggiore di 3<sup>m</sup>; il giuoco dev'essere tale che permetta all'asse di stabilirsi secondo il raggio della curva, rompendo il suo parallelismo con l'altro asse rigido.

Art. 44. Gli apparecchi di trazione del materiale in servizio cumulativo devono avere le dimensioni seguenti: altezza del centro dei respingenti sulle rotaie m. 1 04 quando il veicolo è vuoto; altezza minima del veicolo carico metri 0 85; altezza massima eccezionale 1<sup>m</sup> 07. Diametro normale del paracolpo 0<sup>m</sup> 35; distanza da centro a centro dei due paracolpi di una testa del veicolo m. 1 72 con tolleranza di 5 millimetri in più od in meno.

La lunghezza dei tenditori fra le facce interne degli anelli col tenditore interamente aperto, sarà da 0<sup>m</sup> 80 a 0<sup>m</sup> 84 per carri a merci, e da 0<sup>m</sup> 96 a 0<sup>m</sup> 98 per le vetture.

Art. 45. Saranno anche ammessi a servizio cumulativo quei veicoli che, sebbene muniti di apparecchi diversi, possano mettersi coi loro respingenti a contatto degli altri e si possano con questi accoppiare; al qual uopo è necessario che l'apertura del gancio non sia minore di 0<sup>m</sup> 035.

I carri esteri con accoppiamento a catena senza tenditori, potranno essere ammessi sulle linee italiane, non però nei treni viaggiatori.

Art. 46. A fianco di ogni apparecchio d'attacco, devono trovarsi due catene di sicurezza: esse avranno tutte l'uncino di egual lunghezza e sporgente, quando le catene sono tese orizzontalmente, m. 0 30 dal disco dei paracolpi, e distanti quando pendono liberamente almeno 0<sup>m</sup> 06 dalle rotaie. Il loro primo anello dev'esser largo così da poter ricevere ganci misuranti 0<sup>m</sup> 038 x 0<sup>m</sup> 051 in sezione. Infine la distanza orizzontale delle due catene sulla stessa traversa potrà variare fra 1<sup>m</sup> 05 ed 1<sup>m</sup> 20.

Art. 47. I freni saranno così fatti che per chiuderli si debba girare la manovella da sinistra a destra, quando il manubrio percorre il semicerchio più distante dal petto del frenatore.

Qualunque sia poi la disposizione dei casotti per freni, essi debbono sempre essere protetti da un corrispondente aumento nella sporgenza dei paracolpi, cosicchè due casotti che si trovino corrispondere nel treno, non possano mai urtarsi.

Art. 48. Le locomotive delle ferrovie estere per circolare in Italia non devono avere un carico maggiore di 13 tonnellate sopra un asse; soddisferanno alle condizioni degli articoli 33 e 34 del precedente capo III, ed a quelle degli articoli 43, 44, 46 del capo presente relative alla lunghezza della base rigida ed agli apparecchi d'attacco.

#### Disposizioni transitorie.

Art. 49. Per le locomotive ed altre macchine già in servizio, le Società prepareranno entro 3 mesi il relativo libretto secondo i modelli A e B, annotandovi sommariamente l'esito della prima prova e di quelle successive almeno per gli ultimi tre anni.

V. — Il Ministro: S. SPAVENTA.

### MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Concorso alla cattedra di diritto costituzionale vacante nella R. Università di Roma.

È fissato il giorno 27 maggio prossimo venturo per la prima adunanza della Commissione esaminatrice nel concorso alla cattedra di diritto costituzionale vacante nella R. Università di Roma e il successivo giorno 28 per l'insediamento delle pubbliche prove.

Roma, 27 aprile 1874.

Il Segretario Generale

BONFANTINI.

### MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

#### Avviso.

Con visto del signor prefetto di Bologna del giorno 28 febbraio 1874 venne resa esecutoria la deliberazione del Consiglio comunale di Doccia, mandamento di Imola, circondario di Imola, provincia di Bologna, con cui furono istituite due annesse fiere, l'una nel martedì dopo il 15 agosto e l'altra nella prima domenica di giugno.

Roma, 29 aprile 1874.

### DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

3<sup>a</sup> pubblicazione per rettifiche d'intestazione.

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 5 per 100, cioè: n. 307046 d'iscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 134106 della soppressa Direzione di Napoli) per lire 125, si sono di Ricca Giovanni, Alfonso, Eleonora e Francesco di Paola fu Genaro, minori sotto l'amministrazione di Maria Giuseppe Figliarini loro madre e tutrice, domiciliati in Napoli, è stata così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'amministrazione del De-

bito Pubblico, mentrèchè doveva invece intestarsi a Ricca Giovanni, Alfonso, Eleonora e Francesco di Paola fu Genaro, minori sotto l'amministrazione di Maria Giuseppe Figliarini loro madre e tutrice, domiciliati in Napoli, veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'articolo 73 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse, che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Firenze, 4 aprile 1874.

Per il Direttore Generale

GIAMPOLLA.

### CASSA DEI DEPOSITI E DEI PRESTITI

presso la Direzione Generale del Debito Pubblico

(1<sup>a</sup> pubblicazione)

In conformità al prescritto degli articoli 143 e 144 del vigente regolamento approvato con R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5948, per la esecuzione della legge 17 maggio 1863, n. 1270, si deduce a pubblica notizia per norma di chi possa avervi interesse che essendo stato dichiarato lo smarrimento della polizza di deposito infradescritta, non sarà, ove non siano presentate opposizioni, rilasciato il corrispondente duplicato appena trascorsi dieci giorni dall'ultima pubblicazione del presente, la quale ad intervalli di dieci giorni verrà per tre volte ripetuta.

Polizza n. 12310, per deposito di lire duecento venticinque di rendita fatto da Zanetti Policarpo del fu Giuseppe, a compimento della cauzione della emittente del comune di S. Benedetto Po, pel quinquennio dal 1873 a tutto il 1877.

Firenze, addì 27 aprile 1874.

Il Direttore Capo di Divisione

M. GIACCHETTI.

Per il Direttore Generale

CHERAZZOLI.

## PARTE NON UFFICIALE

### VARIETÀ

#### L'Istruzione in Italia.

Dall'Annuario dell'Istruzione Pubblica del Regno d'Italia per il 1873-74, stato di recente pubblicato, riassumiamo nel seguente modo le statistiche della istruzione superiore e quella della istruzione secondaria per l'anno scolastico 1873-74:

Gli studenti ed uditori iscritti presso le Università del Regno nell'anno scolastico 1873-74 furono in un numero di 6688, cioè: 5440 studenti e 1248 uditori, di quei 6688 giovani studiosi, 2218 erano iscritti alla facoltà di giurisprudenza, 1871 a quella di medicina e chirurgia, 1137 a quella di scienze fisiche, matematiche e naturali, e 182 a quella di filosofia e lettere; al corso di notariato erano iscritti 68, al corso di farmacia 780, al corso di chirurgia minore 33, al corso di ostetricia per le levatrici 148, ed al corso di veterinaria 137.

Nelle quattro Università libere di Camerino, Ferrara, Perugia ed Urbino nello stesso anno scolastico furono iscritti 248 studenti e 61 uditori. Di quei 309 giovani 81 furono iscritti alla facoltà di giurisprudenza, 28 a quella di medicina e chirurgia, 34 a quella di scienze fisiche, matematiche e naturali, 3 al corso di notariato, 50 al corso di farmacia, 7 al corso di chirurgia minore, 6 al corso di ostetricia per le levatrici e 68 al corso di veterinaria.

Nella R. Accademia scientifico-letteraria di Milano furono iscritti 30 studenti ed un uditore, cioè: 6 alla sezione di letteratura italiana, 2 a quella di filosofia, 2 a quella di letterature classiche, 1 alle sezioni di letteratura italiana e filosofia, 1 a quella di filosofia e storia, 1 a quella di filosofia e letterature classiche, 13 a quelle di storia e letterature classiche, 1 a quella di letteratura italiana, filosofia e storia, e 2 a quelle di letteratura italiana, storia e letteratura classica.

Presso il R. Istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze gli studenti ed uditori iscritti furono 182, cioè: 63 nella sezione di filosofia e filologia, 115 nella sezione di medicina e chirurgia e 5 nella sezione di scienze fisiche e naturali.

Gli studenti iscritti alla Regia scuola di applicazione degli ingegneri di Torino furono 186, vale a dire: 176 ingegneri civili, 2 ingegneri per le industrie meccaniche ed 8 architetti.

Al R. Istituto tecnico superiore di Milano gli allievi iscritti furono 191, dei quali 180 frequentavano la scuola speciale per gli ingegneri civili, 50 quella per gli ingegneri industriali, 10 quella per gli architetti civili, ed uno il corso normale per i professori di storia naturale. Allo stesso R. Istituto erano iscritti 7 uditori per insegnamenti speciali.

Gli studenti iscritti alla R. scuola d'applicazione degli ingegneri di Napoli erano 210, dei quali 65 facevano il primo, 79 il secondo e 66 il terzo anno di corso.

Alla R. scuola normale superiore di Pisa gli studenti ed uditori iscritti erano 42, cioè 35 dei primi e 7 dei secondi. La facoltà di scienze fisico-matematiche contava 10 studenti e 3 uditori, e 25 studenti e 4 uditori la facoltà di lettere e filosofia.

Alle scuole di medicina veterinaria di Milano, Napoli e Torino furono iscritti 212 studenti e 60 uditori. I primi erano 75 a Milano, 101 a Napoli e 96 a Torino; ed i secondi, 3 a Milano, 18 a Napoli e 39 a Torino.

Nel quinquennio dal 1869 a tutto 1873 furono 61 gli autorizzati al libero insegnamento con effetti legali, cioè: 12 nel 1869, 9 nel 1870, 12 nel 1871, 13 nel 1872 e 15 nel 1873.

Passiamo ora alle statistiche dell'istruzione secondaria.

Agli esami di licenza liceale della sessione ordinaria dell'anno scolastico 1873 si presentarono 2199 candidati, dei quali 1995 compirono l'esame e 204 non lo compirono; 697 furono promossi e 1502 rimandati.

Agli esami di licenza liceale dati nella sessione straordinaria dell'ottobre 1873 si presentarono 1310 candidati, dei quali 1185 compirono l'esame e 125 non lo compirono; 780 furono promossi e 580 rimandati.

Agli esami di licenza liceale dati dagli alunni ripetenti, secondo l'articolo 27 del regolamento 3 maggio 1872, si presentarono 319 candidati, dei quali 399 compirono le prove e 10 non le compirono; 299 furono promossi e 20 rimandati.

Agli esami di licenza liceale dati nella sessione straordinaria del dicembre 1873 in conformità alla circolare ministeriale del 6 ottobre 1873 si presentarono 20 candidati a subire le prove; 16 furono promossi e 4 rimandati.

Agli esami di licenza liceale dati ai giovani che si presentarono per la prima volta nella sessione straordinaria dell'ottobre 1873 presero parte 52 candidati, 44 dei quali subirono le prove ed 8 no; 25 furono promossi e 27 rimandati.

Dei 1767 candidati che conseguirono la licenza liceale negli esami anzidetti, 966 provenivano da licei Regi, 88 da licei pareggiati, 42 da scuole comunali o provinciali, 24 da seminari vescovili, 26 da scuole di associazioni religiose, 364 da istituti privati e 237 da scuole paterne.

Gli scolari di quinta classe che nel 1872-73 si presentarono a subire gli esami di licenza nei 103 Regi ginnasi furono 3789; di questi ne vennero approvati 2429, ossia una media complessiva del 68 per cento, che si suddivide nel 76 per cento di scolari di quinta classe dei Regi ginnasi, e del 60 per cento di scolari usciti da altre scuole pubbliche, private o paterne.

Agli esami di licenza nelle 62 Regie scuole tecniche nel 1872-73 si presentarono 1152 scolari, dei quali ne furono approvati 762, vale a dire una media complessiva del 67 per cento, che per il 76 per cento è rappresentata dagli alunni di terza classe delle Regie scuole tecniche stesse, e per il 61 per cento dagli alunni di altre scuole pubbliche, private o paterne.

Dei 4283 alunni che si erano iscritti nel 1872-73 nei 79 Regi licei del Regno per subire gli esami liceali, se ne presentarono 3788 dei quali non ne furono approvati che 3123, vale a dire: 1300 di primo, 959 di secondo ed 864 di terzo anno.

Nell'anno scolastico 1873-74, nei 103 ginnasi del Regno furono 8608 gli alunni che si iscrissero per subire gli esami ginnasiali, ma non se ne presentarono che 7504, dei quali ne furono approvati soltanto 6212, cioè: 1443 di primo, 1271 di secondo, 1202 di terzo, 1129 di quarto e 1167 di quinto anno.

Agli esami delle 63 Regie scuole tecniche nell'anno scolastico 1872-73 erano iscritti 6105 alunni, ma non se ne presentarono che 4627, e ne furono approvati solamente 3808, cioè: 1484 di primo, 973 di secondo, 709 di terzo e 51 di quarto anno.

Gli alunni iscritti nei 79 Regi licei nell'anno scolastico 1873-74 furono 4728, vale a dire: 1435 alunni regolari e 701 alunni uditori di primo, 1467 alunni di secondo, e 1125 alunni di terzo anno.

Nell'anno scolastico 1873-74 nei 103 Regi ginnasi del Regno erano iscritti 8962 alunni, cioè: 2238 di prima, 1866 di seconda, 1650 di terza, 1638 di quarta e 1580 di quinta classe.

Gli alunni iscritti nelle 63 Regie scuole tecniche nell'anno 1873-74 furono 6380, vale a dire: 2953 fra alunni regolari ed uditori di primo, 2070 di secondo, 1284 di terzo e 73 di quarto anno.

Dei 2458 alunni che, nell'anno scolastico 1873-74 attendono agli studi nei 26 convitti Regi, 839 appartengono alla classe elementare, 207 frequentano la scuola tecnica, 28 l'istituto tecnico, 1025 fanno il corso ginnasiale e 287 seguono il corso liceale.

Nell'anno scolastico 1872-73 alle 187 scuole tecniche comunali e provinciali dello Stato, che erano frequentate da 10992 alunni, i sussidi accordati ammontarono alla complessiva somma di lire 385,000, che rispetto alle regioni ed al numero delle scuole e degli alunni fu ripartita nel seguente modo: Antiche provincie, 75,540 lire; Lombardia, con Mantova, lire 58,380; Veneto, lire 16,100; Emilia, lire 57,700; Toscana, con Massa Carrara, lire 39,400; Roma, Marche ed Umbria, lire 26,300; Province napoletane, lire 105,100; e Sicilia, lire 6300.

## NOTIZIE VARIE

Regia Deputazione parmense di storia patria.

Tornata del 24 marzo 1874.

In questa tornata il cav. Ronchini legge la seconda ed ultima parte del suo lavoro intorno la dimora del Petrarca in Parma; lavoro, della prima parte del quale fu già fatta e pubblicata relazione (Vedi Gazzetta Ufficiale del Regno 8 aprile, n. 84.) In questa seconda lo scrittore si propone di addimostrare, e addimostri evidentemente ciò che innanzi avea affermato intorno al possedersi in Parma dal Petrarca una casa, da lui comperata, e l'avergliene appartenuta un'altra nella qualità di arcidiacono della cattedrale: mentre gli storici paesani, compreso l'Affò, non seppero che di una sola il Ronchini trae fondamento da una lettera che il Frac-

setti cavò dalla Biblioteca Vaticana, ed intese il suo racconto in guisa che notasi dalla Deputazione a tale proposito come sarebbe desiderabile che in questa fatta di studi si adoperasse, oltre il sapere, con tanto amorosa, infaticabile diligenza quanto quella di cui il Ronchini dà continue prove; chè preziosa è sempre ogni notizia, non prima saputa, per rispetto ad uomini grandissimi, quale fu il Cigno di Valchiusa.

L'illustre socio adduce molti rogitii, già sconosciuti al tutto, dai quali si hanno i confini della casa arcidiaconale, ed i suoi passaggi da uno in altro arcidiacono, sinchè, fattane permutazione con altro edificio, venne cessionata dal famoso Pier Maria Rossi, dal quale l'acquistarono certi Pegulii; da costoro venne in proprietà de' marchesi Bergonzi, che la cedettero al conte Pipino Castellinard. Era in antico casa magnifica e spaziosa tanto da paragonarsi al virgiliano *tectum augustum, ingens, cernit sublime columinis*.

Presentemente, se a chi passa e si arresta commosso, pensando al poeta che, or fa più di cinquecent'anni, vi abitò, non si offrisse, a cagione della non ampia facciata, nella magnificenza a cui accennammo, internamente sarà riconosciuta grandiosa, e vie più ponendo piede nell'attiguo, vasto giardino, d'onde a tutt'agio scorgesi l'edificio. Esso non ha più il menomo vestigio di un tempo, ma il mentovato Castellinard, di cui fu erede il proprietario presente, nepote suo, fece collocarvi un busto del poeta, che reca una breve epigrafe commemorativa, dettata da Pietro Giordani.

Sarebbe opportuno ed onoratissimo (e può ripromettersi dal mentovato proprietario, gentile amatore delle lettere e protettore delle arti) il porre un'iscrizione anche all'esterno della casa, conforme si pratica, a nobil tanto ed esempio, in tutte le città: e non una forse ve n'ha in Italia che non abbia cagione di porre a pubblica vista somiglianti memorie.

Altrettanto non può farsi in riguardo alla casa, che venne di proprio danaro comperata da messer Francesco; poichè le ricerche ronchiniane non poterono ottenere scoperte, oltre quelle dell'essere chiamata *secunda et salubris* dal medesimo Petrarca; dell'averli fondamento ad argomentare che fosse alla destra del torrente, nella estrema linea meridionale di Parma; dell'averli posta sopra la mano un Matteo Garimberti, ch'ebbe l'onore di succedere nell'arcidiaconato al poeta; dell'essersi opposto alle pretensioni di quello un Francesco da Brossano marito ad una figlia naturale del Petrarca; dell'averli all'ultimo posto fine alla controversia il consulto legale del Zabarella, illustre giurista, che dichiarò ingiuste le rammentate pretensioni del nuovo arcidiacono. Questo accadde al 17 gennaio del 1877, e d'allora in poi null'altro poté conoscersi de' passaggi nella proprietà di una casa, la quale, come ora cercasi fare di quella ore il divino urbinato nacque, vorrebbe a pubblico spese acquistarsi, ed essere additata alla generale venerazione.

Il Segretario FIERRO MARTINI.

— Leggiamo nel Giornale di Sicilia del 27 aprile che, dall'agosto 1873 in poi, il professore A. Salinas, direttore del Real Museo di Palermo, fece collocare nel seguente modo i monumenti che lo arricchiscono:

Nel primo cortile furono murate nelle pareti tutte le epigrafi di sicura provenienza siciliana, comprese le palermitane depositate dal municipio; e sotto del colonnato e intorno alle mura, si disposero sarcofagi e cippi sepolcrali trovati nell'isola e fuori.

Nel primo piano si collocarono nel corridore settentrionale, i bronzi e la miscellanea; in quello di ponente, i vasi dipinti della collezione etrusca Casuccini di Chiusi; e nell'altro di mezzogiorno, i vasi di Sicilia e di Magna Grecia. Nelle stanze che sorrivano già di ufficio di direzione, furono riuniti tutti gli oggetti del medioevo e moderni, che prima erano sparsi in varii posti del Museo, e nel nuovo ufficio fu esposta una piccola mostra di ori antichi e di altri oggetti preziosi. Tutte codeste collezioni saranno poi più convenientemente collocate nelle sale che si vanno costruendo.

Nel secondo piano fu aperta una nuova galleria di dipinti siciliani, per la massima parte del secolo decimoquinto e di Annimolo o della sua scuola; e nella sala precedente fu aggiunto un altro buon numero di quadri di autori siciliani.

— Il Courrier du Havre riceve da Glasgow questi interessanti particolari sull'attività dei cantieri navali della Clyde:

Negli ultimi quattro anni in quei cantieri furono costruiti 883 bastimenti della complessiva portata di 871,500 tonnellate, cioè: nel 1870, bastimenti 234, tonnellate 189,800; nel 1871, bastimenti 231, tonnellate 196,200; nel 1872, bastimenti 227, tonnellate 224,000; e nel 1873, bastimenti 191, tonnellate 261,500.

Di anno in anno il numero dei bastimenti andò diminuendo, ma la loro portata crebbe, tanto è vero che questa, che era in media di 801 tonnellate negli anni precedenti, nel 1873 fu di 1348 tonnellate.

Negli anni 1870 e 1871 nei cantieri della Clyde delle navi a ruote ne furono costruite soltanto per la portata complessiva di circa 11,000 tonnellate, e per sole 6000 tonnellate nel 1872; ma, nel 1873, in seguito ad una grossa ordinazione speciale destinata alla navigazione, si costruirono delle navi a ruote per la complessiva portata di 19,000 tonnellate.

Dai cantieri della Clyde, nel 1873, furono varati 125 battelli a vapore ed a elice, la por-



***Dirigere le domande affrancate e munite del corrispondente vaglia alla Tip. EREDI BOTTA.***

Dopo riferite le voci corse di un probabile rimaneggiamento dell'attuale gabinetto francese, e dopo aver detto di annettervi poca fede, il corrispondente parigino del *Journal de Genève* scrive: « Il presente gabinetto, lungi

Nella seduta che il Senato del Regno tenne lunedì ultimo per comunicazioni del Governo, il Ministro di Grazia e Giustizia presentò il progetto di legge relativo all'esercizio delle professioni di avvocato e di procuratore, ed il Ministro dell'Interno presentò due altri progetti di legge, uno per l'affitto delle stabili-

Spagnuolo . . . . .	1914	—
Esiziano (1868)	7014	7024

**Un Supplemento a questo numero** contiene il seguito dell'Elenco N. 243, l'Elenco N. 244 e parte dell'Elenco N. 245 delle pensioni liquidate dalla Corte dei conti del Regno a favore d'impiegati civili e militari e loro famiglie.

CAMBI	GIORNI	LETTERA	DANARO	Importo	OSSERVAZIONI
Ancona.....	20	—	—	—	
Bologna.....	30	—	—	—	
Firenze.....	30	—	—	—	
Genova.....	30	—	—	—	
Livorno.....	30	—	—	—	
Milano.....	30	—	—	—	
Napoli.....	30	—	—	—	
Verona.....	30	—	—	—	
Parigi.....	90	—	—	—	
Marsiglia.....	90	112 15	112	—	
Lione.....	90	—	—	—	
Londra.....	90	28 36	28 22	—	
Amsterdam.....	90	—	—	—	
Venezia.....	90	—	—	—	
Trieste.....	90	—	—	—	
Oro, pezzi da 20 franchi....	22 73		22 71	—	Prezzi fatti del 5 0/0: 1° semes. 1874 73 52 1/2, 50, 45 cont. Hq.: 73 65, 67 fine prossimo.  Banca Generale 425 cont. In. Banca Italo-Germanica 241 75 fine prossimo.  * Saldo dividendo 1873.
Sconto di Banca 5 0/0					

